

CYCLE HISTORISK TIDENDE

Nr. 8

Okt. 1999



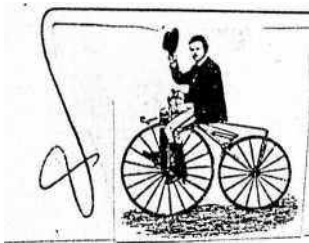
Skandinaviens eneste cykelhistoriske tidsskrift

Interessante artikler i dette nummer:

Cyklister i trafikken i 1890`erne.....side 5

Kbh. Cykelhandlerforening fylder 100 år.....side 9

Indholdsfortegnelse i øvrigt.....side 21



Fra redaktionen

Hermed fremsendes *Cyclehistorisk Tidende* nr. 8 med nogen forsinkelse, idet redaktionen har været på et længere ophold i England bl. a. med det formål at besøge cykelmuseer og cykelsamlinger.

Vi har set, at besøgstallet på cykelmuseer i England med offentlig adgang er meget lille. . Flere museer har måtte lukke, idet besøgstallet har været så ringe, at lokale kommuner har indstillet deres tilskud. Cyklerne er enten opmaganiseret eller solgt på auktioner.

Således er The National Cycle Museum i Lincoln samt cykelmuseet i Harrow lukket. Tilbage er imidlertid et stort antal større eller mindre private museer samt samlinger over hele England.

Det mærkelige er, at mens interessen fra det almindelige publikum for at besøge

cykelmuseer er faldende, er interessen for cykelhistorie og at samle ældre cykler stærkt stigende. Således runder The Veteran Cycle Club i England snart 2000 medlemmer. Foruden det årlige veterancykel rally med mange hundrede deltagere har man hver måned et veterancykel arrangement i alle de lokale afdelinger.

Ældre cykler og cykelkuriositeter handles og byttes som ingensinde før. Ved lukning af museer er cyklerne kommet på auktion eller tilbage til ejerne, som ofte p.g.a pladsforhold har udbudt dem til salg. Således ses ofte veterancykler til salg på antikmarkeder eller i antikvitetforretninger. Men det er de rigtig gamle veterancykler ikke blevet billigere af. 10-20.000 eller endnu mere for en veterancykel før 1900, er ikke

CYCLEHISTORISK TIDENDE

ISSN 1397-8861

Eftertryk af artikler m. v. også i forkortet form uden kildeangivelser er ikke tilladt.

Redaktion: Cykelhistoriker Finn Wodschow (ansvh.)
 Bibliotekar Gunver Martensen

Adresse: Cyclehistorisk Tidende
 Lyngvej xx, 2800 Lyngby

Telf. 45 87 xx xx www.cykelhistorie.dk

tryk: Lyngby KopiCYCLEHISTORISK TIDENDE

ualmindelig, mens de gode gamle Raleigh, BSA, Rudge, Sunbeam og lign fra tyverne og trediverne og cykler fra fyrrene og halvtredserne fas for et par hundrede kroner afhængig af stand. Det er nye samlere, der anskaffer disse gamle cykler, de bliver jo også sjældne engang, for den gode engelske cykelmodel bliver ikke fremstillet længere.

Almindelig brug af cykel til daglig og tur ses næsten ikke længere. Biltrafikken i og omkring byerne har gjort det næsten umuligt. Næsten alle cykler i England er forskellige former for Mountainbike, som ses på cykelstativer bag på bilerne. Man kører nemlig ud til Englands mange nationalparker og naturområder,

medbringer sin mountainbike og kører på de tusinder af mindre veje og stier, det sidste til stor irritation for England mange vandrere samt naturfrednings-myndighederne, idet denne nye form for cykling er stærkt medvirkende til forøget erosion i naturområder. Selv på toppen af det 1085 meter Snowdon i Wales på bjergstier møder kan man møde unge på mountainbike.

Interessen for mountainbike cykling blandt unge mennesker er tillige medvirkende til at mange ikke har særlig interesse i at se gamle cykler på et museum.

Redaktionen.



The Veteran-Cycle Club's London afdeling på søndagstur

Cyklister i Trafikken i 1890'erne

Carsten Niebuhr, som deltog i en videnskabelig rejse til Arabien, blev ved sin hjemkomst i 1769 i en audiens hos kongen spurgt om vejenes tilstand, de steder han have rejst. Han svarede dertil: "De er meget gode. Deres Majestæt, undtagen fra Roskilde til København"

I det forrige århundrede var vejene meget dårlige mange steder i landet. Fulde af huller, sten og pløre, tit helt ufremkommelige for cyklister. Heller ikke i byerne var det behageligt at cykle, kun få steder var der asfalt, så cyklister var henvist til at bumpe af sted gennem mudder og over brosten. Det var en stor forbedring, da luft-ringen kom frem

omkring 1893. Men det var langt fra vejenes og gadernes tilstand, der var cyklisternes værste problem.

Efterhånden, da cyklisterne antal steg fremkom regler for cykelkørsel. Det var de forskellige politivedtægter landet over, der bestemte disse regler, og de kunne være lige så forskellige som antallet af lokale politimestre og afhængige af deres syn på cyklesporten. Selvsagt havde cyklister selv intet at sige ved affattelsen af disse vedtægter. Selv langt op i 1890'erne bragte disse vedtægter betegnelser *Velocipede* endog *Ridemaskiner*, selvom "bicycle" og det nye ord "cykel" var almindelig kendt.



Flere steder var strenge krav om lygteføring. Således bestemtes det i Ålborgs politivedtægt af 10. september 1890: *"Efter Mørkets Frembrud maa saadan Kjørsel kun finde Sted ved Ud- eller Hjemkjørsel direkte fra eller til Vedkommendes Bopæl, men iøvrigt er Lyst- og Øvelseskjørsel i Gaderne efter Mørkets Frembrud forbudt.*

Nogle steder i landet måtte man overhoved ikke cykle, når det var mørkt.

Københavns første politivedtægt af 18. januar 1869 var blevet afløst af en ny i 1882. Justitsministeren fik af politidirektøren tilstillet et forslag, der gik ud på at politiet skulle bestemme, *"om og paa hvilke Steder Kjørsel paa de saakaldte Velocipeder er tilladt"*. Der var dengang tale om de høje bicycler. På Strøget og i Købmagergade og i flere andre gader blev det forbudt at cykle.

Mange anså bicyclekørsel som en smuk og nyttig sport, som man burde lægge så få hindringer i vejen for som muligt, mens andre så anderledes på den nye sport. Fra en modstander, en professor Julius Thomsen ved universitetet hed det: *"Færdsel af Velocipeder i Byens Gader kunde man maaske finde sig i, naar det kunne paalægges dem at bevæge sig i Skridtgang, men i saa fald vilde de bevæge sig som en fuld Mand, og da stærk Fart ikke vil kunde tillades burde al Kjørsel med Velocipeder forbydes i de mere befærdede Gader.*

Men heldigvis fik tilhængere af den nye sport gjort deres synspunkt gældende og ved en afstemning i Københavns borgerrepræsentation den 11. dec. 1882 blev det vedtaget, at det blev tilladt at cykle på kørebane samt gang- og ridestier.

Det blev endeligt vedtaget i den nye politivedtægt af 22. juni 1883, dog ændret til *"På Kjørebane og Ridesti"*.

Denne politivedtægt havde desuden i sin § 35 for første gang bestemmelse om højrekørselen, som nu endelig var indført i Danmark (Cyclehistorisk Tidende nr. 7 side 4 om indførelsen af højrekørslen i Danmark). Men det tog endnu et par år før det på landet blev almindeligt at holde til højre.

De første politivedtægter afløstes af andre, der indeholdt flere bestemmelser for cykelkørsel, og det var ikke lettelser man indførte. I 2 politivedtægter, nemlig Københavns Amt Nordre Birk og Stege. I nordre Birk forlangtes det, at cyklisterne skulle trække cyklen ned ad bakke og gennem byerne, og i Stege bestemtes det simpelthen, at al cykelkørsel var forbudt.

Cyklisterne gjorde alt for at ændre de forældede og urimelige bestemmelser, og politimester V. Oldenburg i Nordre Birk blev den mest upopulære person i cyklistkredse. Trods en skrivelse med over tusinde underskrifter til justitsministeriet besluttede politimesteren alene ikke at efterkomme cyklisternes ønske, men krævede "bakkeforbudet" overholdt og hans betjente var meget nidkære i tjenesten, når det gjaldt om at få cyklisterne idømt bøde. De skjulte sig bag træer og buske for så at fare frem og notere cyklister for at køre ned ad bakker. Men Dansk Bicycle Club satte advarselsskilte op, ja man posterede ligefrem en mand på toppen af bakken om søndagen for at advare cyklisterne om betjentene, der lå i skjul neden for bakken.

Ligeledes indeholdt vedtægten et krav om lygteføring *"efter mørket Indtræden"*.

Da dette gav tvivl om fortolkning gav politimesteren, der nu var birkedommer oplysning om, at mørkets indtræden var det samme som " *Tusmørkets Begyndelse*", hvad der jo ikke ligefrem gjorde fortolkningen lettere.

Juni 1892 var birkedommer V. Oldenburg uheldig igen, idet han forbød at køre hurtigere end i jævn fart. Dansk Cycle Rings medlemsblad skriver i denne anledning " *at det skulde forundre Hr. Oldenburg at blive Herre og Politimester i København paa en Tid, da i Cyclefærdslen var i sin Vorden, kan maaske være faldet Sportsmændene og mange andre for Brystet, men Juristerne har man glædet desto mere, idet Hr. Oldenburg har indført Begreber i vor Retspleje, hvis Fortolkning vil kunde give Anledning til mange og dybsindige Afhandlinger, og de skyldte ham Tak herfor. Han indførte for nogle Aar siden "Mørkets Indtræden" og har nu slaaet " den jævne Fart fast i vor Bevisthed som Grænsen, hvor Strafskyld med Bøder begynder. "*

Cyklister kunne godt se det nødvendig at køre med lygte i mørke, men det kneb med at forstå, at det skulle være nødvendigt i måneskin.

I 1898 fik man enslydende politivedtægter for Københavns Amt. Herefter var det nu tilladt at køre ned af alle bakker om hverdagen, men om søndagen skulle man trække ned ad et antal nærmere bestemte bakker og amtet satte skilte op hvor man fandt det var påkrævet.

Cykelkørselen tog stadig til og det blev snart klart, at de gamle politivedtægter ikke længere slog til. Der kom flere forslag, som gav visse lettelser, men da

forslaget om at" *Enhver, som kjøre paa Cycle eller lignende skal være i Besiddelse af et for ham af Politiet udfærdiget Nummer malet paa en Plade med sort bund og 8 cm høje tal af hvid farve. Pladen skal under kørselen anbringes paa Cyclens Sattel. Derhos skal der foran paa Cyklen føres en Lygte og under Kjørselen i Tiden fra Gadelygterne, tændes og indtil de slukkes skal lyset i Lygten være tændt, desuden skal der paa hver Side af Lygtens Glas, der skal være af hvidt mat Glas, med mindt 6 cm høje Tal i sort Farve males det samme Nummer som paa Pladen.*

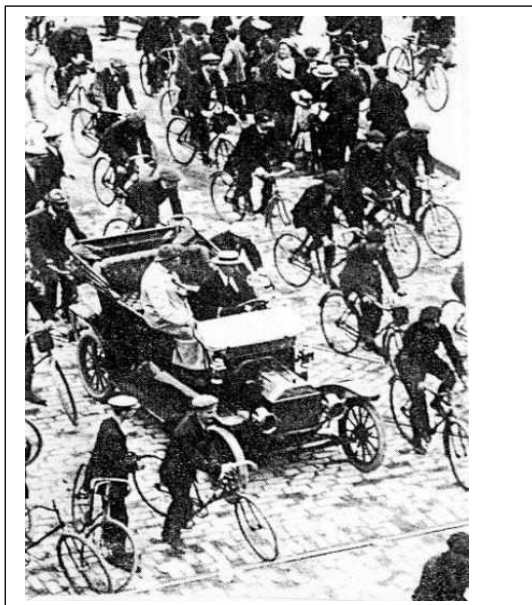
Politivedtægterne og cykelkørsel i det hele taget var det vigtigste stof i pressen de næste par år. Der blev nedsat forskellige udvalg, der fremkom mange forslag og synspunkter. Især cyklernes nummerering var genstand for megen morskab, f. eks hvilket nummer skulle man give kongehusets cykler. Men nummerplader på cykler blev dog indført enkelt steder bl. a. i Sverige, Østrig, Frankrig og Belgien

På forskellige måde søgte man at få indført fælles regler for cykelkørsel over hele landet. Først den 15. okt. 1897 forelagde folketinget et forslag til rigsdagen om cyclekørsel på offentlig vej og gade. Dets grundlag var den 15 år tidligere engelske cykellov. Forslaget indeholdt betydelige lettelser og blev endelig vedtaget d. 8. mar. 1898.

I 1913 blev yderligere lettelser vedtaget, og de mange tidligere strenge krav og påbud blev herefter afskaffet. Hele sagen om "Cycleloven" gjorde dog sin nytte ved at føre Cyklisternes interesser til drøftelse i landet regering,

og viste, at cyklismen nu havde et sådant omfang og en betydning, at den var værd at behandle. Man måtte erkende, at cykler ikke længere kun var et sportsredskab, men et transportmiddel, der skulle have plads i trafikken.

Da bilismen tog overhånd måtte man igen til at drøfte cyklisternes tarv, og det er fortsat de sidste år, også med nye krav og påbud om indretning og udstyr. Det næste bliver måske krav om styrthjelm, albue- og knæbeskyttere og tændt lys om dagen, så kørsel på veterancykler skal søge om dispensation i lighed med veteranbilerne.



København

Cykelhandlerforening fylder 100 år.

De første høje bicycler kom her til landet i 1870'erne indført fra England af private folk, således var farvehandler Thomsen i Odense og etatsråd Alfred Hansen på Øregård i Hellerup de første.

I 1881 stiftede man Dansk Bicycle Club (DBC) delvis som en indkøbsforening, som begyndte at importere bicycler fra England. Snart fulgte andre efter og bicyclerne kom nu også fra Tyskland og Amerika. Importørerne solgte cyklerne fra egen forretning eller via forhandlere. Efterhånden begyndte tillige en fabrikation i Danmark, det var især symaskinefabrikanter, der først forsøgte sig med cykelfabrikation.

Bergmann & Huttemeiers Symaskinefabrik var således den første med en dansk bicycle i 1885. Andre kom til. H. Demant Symaskinefabrik i Odense, Dania i Århus, Stallknecht i Horsens og mange flere.

Efter Safety'ens fremkomst sidst i 1880'erne og især lufringens indførelse steg, importørernes og cykelhandlernes antal enormt.

Den første danske fabrik, der udelukkende fabrikerede cykler blev grundlagt i 1889 af H.C. Frederiksen og ved slutningen af 1890'erne var "HAMLET" i Meinungsgade i København landets største cykelfabrik. I 1889 var der 2 cykelhandlere i København, i 1890 var der 4 i 1891 9, i 1892 21, 1895 44 og i 1901 var der 70 cykelhandlere.

I 1891 foreslog "Cycletidende" at cykelhandlere, eller "Agenter" som de kaldes, skulle slutte sig sammen i en forening til *Hævdelse af Standens Interesser og til Imødegaaelse af forskellige uheldige Forretningsmetoder.*

Den 28. Dec. 1893 stiftedes Foreningen for danske Cycleimportører, senere kaldt Cyclehandlerforeningen og i 1901 dannedes en afdeling for grossister og fabrikanter.

I begyndelsen af 1890'erne voksede cykelfabrikationen og importørenes og cykelhandlernes antal stadig. Til cykelindustrien hørte en stor fabrikation og import af cykeldele og tilbehør, pumper, lygter, sadler, dæk og slanger m.v., f. eks. begyndte cykelhandler Schiønning sin karriere i Lufringe- og Gumminindustrien og blev sammen med franskmændene Arvé kendt i udlandet, idet han sammen med dyrlæge Dunlop i England opfandt det aftagelige dæk og slange.

I 1898 sluttede fabrikanterne sig sammen i Foreningen af danske Cyclefabrikanter, men den store lockout bevirkede, at foreningen opløstes året efter.

I 1899 stiftedes Københavns Cycle- og Auto-Industriforening. Foreningens største formål var at ændre den gamle toldlov fra 1863, hvor cykler blev indført under metaller som alle *andre Gjenstande af Jern eller Staal, der ikke henhører under særlig nævnte.* Den 1.

Januar 1909 lykkedes det endelig at få politikerne til at ændre den gamle toldlov, og cykler fik sin egen sats med 50 øre pr. kg på hele cykler og 3 øre pr. kg for cykeldele.

Den 13. okt. 1899 stiftede Københavns og omegns cykelreparatører *Foreningen af Mekanikere i Cycleindustrien*. I nært samarbejde med cykelklubberne skabtes de første år en stor service for cyklister omfattende salg af nye og bruge cykler og tilbehør, udlejning, reparation og

vask med afhentning, parkering og opbevaring, undervisning og forskellig art forsikringer.

Foreningens medlem i Helsingør. *Nordsjællands Cycle-Bureau*, kunne f. eks tilbyde næsten alt hvad en cyklist kunne ønske, ud over naturligvis eftersyn, reparation kunne man tilbyde *Styrtebade, Toilette, Forbindssager, Landvejskort, Telefon og Telegrammer, Restauration, Fotografering, Værelsesanvisning* og meget mere.



Cycler.

Enhver, der kan betale en Cycle kontant, vil fordelagtigst kunne købe 1ste Klasses danske Dame- og Herre-Cycler med originale Dunlopringe med eller uden Kæde i

Cycle en gros Lageret,
Vestervoldgade 4, Mezanninetagen,
Emil Henius.

Afbetaling indrømmes ikke. -----



Ingen Corsetter behøves niere. Et fint Blix S. B. næsten uopslideligt, som giver en smukkere og elegantere Figur end noget Corset, og som bæres umærkeligt, er fremkommet og bør prøves af enhver Dame.

Faas kun hos C. Jespersen. 34 Kjøbmagergade 34.

H- P. Madsen, Klejnsmedemester,

Cycleværksted,

udfører første Klasses Reparationer og Gummiarbejder under Garantii.

167, Gl. Kongevei 167.

PAUL PAULSEN
CYCLEVÆRKSTED,
ØSTERSØGADE 100, TELF. 4934.

CHR. ACHEN,

Stormgade 12.

Kjøbenhavn K.

Cycler og Cycledele — en gros

I Foreningen af Mekanikere i Cycleindustrien gjorde man sig store anstrengelser for at få en forretning ud af den stadig stigende nye "sport" at køre på cykel. Man ofrede mange penge på annoncer, der fremhævede de forskellige cykelfabrikaters gode sider samt fordelagtige købsbetingelser som f. eks. *Betaling kan lempes efter Kjøberens Leilighed.* Man dannede indkøbsforeninger, hvor man f. eks. betalte 2 kr. om ugen og fik en cykel efter lodtrækning. Cykelhandlerne overgik hinanden med

tilbud, for at skaffe kunder og holde fast på dem. gratis eftersyn og reparation, hvis cyklen var købt hos dem, andre endog gratis uanset hvor cyklen var købt, for man solgte alt muligt og umuligt tilbehør, kurve til transport af cykler, Cycle Likør og portvin, cycle-cigarer, cykeldragter, og fotografering. Man solgte inden- og udenlandske cykelblade, noder med cykelmusik, og en cykelhandler lavede et bureau, der bragte cyklister i

J. Nathansohns ældste Fabrik

for alle Sorter *luftringe*. Ældre Cykler omforandres og- alle Reparationer modtages. Telefon 3850.

Krystalgade 7.

CHR. GOTTSCHALCK,

Nørrevoldgade 21, Kbhvn. K.

Cycler, Fittings og Tilbehør — en gros.

Palle Sørensen,
Sølvtorvet 6.

V^oddølb8uhre, AntlmaQnettske Uhrø, Brillor, Pincenez, Sø-Klkkørter,

IF

H. Jensen,

Goldiersgade 55, Hj. af Møntergade.

Elegante og solide Cycledragter fra 25 Kr.

Lindsjø,

Sindshvilevej 1, Hj. af Falkoneralleen.

Cycleforretning og Luftringefabrik.

Reparationer udføres.

0. Th. Jensens Cycleværksted,

H. C. Ørstedesvej 54,

udfører Reparationer af enhver Art hurtigt og til

moderate Priser.

Cyclen „Dannebrog“

Nørrevold 26 Anton Petersen. **Nørrevold 26**

Alle Reparationer udføres.

forbindelse med hinanden med det formål at foretage ture i fællesslab.

Foreningen gjorde et stort arbejde sammen med cykelklubbene for at varetage cyklisternes interesser overfor myndighedernes stadig stigende angreb, som f. eks. forslag om skat på cykler, indførsel af nummerplader, indskrænkninger i brugen. Tvungen brug af lygte i mørke, det sidste kunne man nødtvungen gå med til, selvom man ikke kunne forstå det skulle være nødvendigt i måneskin. Det tog flere år før brug af lygte ved *tusmørkets indtræden* blev til faste lygte-tændingstider

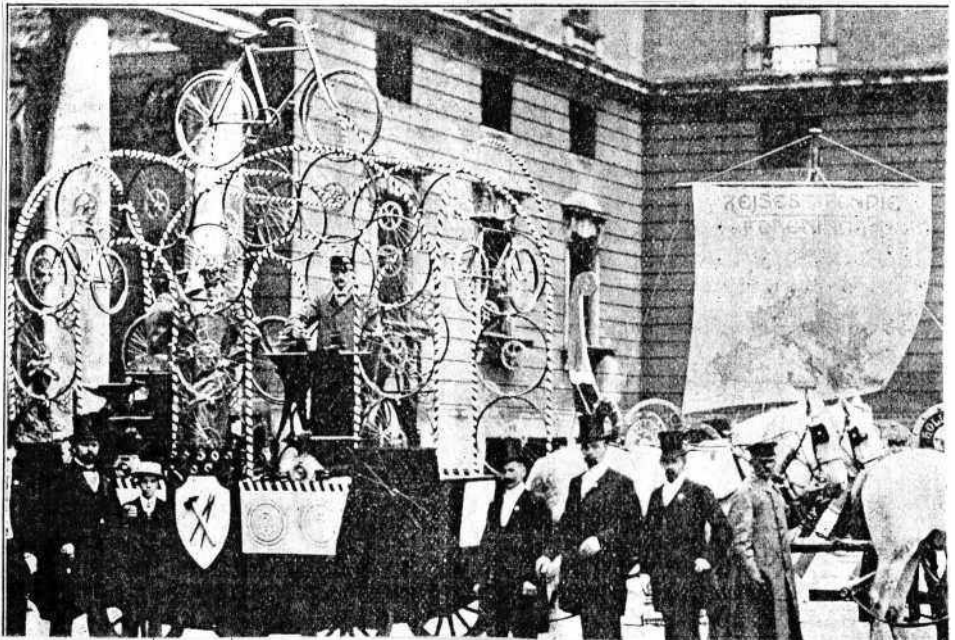
Foreningen for *Mekanikere i Cycleindustrien* fik som medlemsblad "STYRET" der udkom første gang den 15. september 1900, dets første redaktør var cykelfabrikant Joh. R. L. Holm. .

"STYRET" er udkommet lige siden,

med kortvarig afbrydelse, da det blev sluttet sammen med *Cykelhandlernes Centralforenings* medlemsblad "Cykelbranchen" men er i dag igen selvstændigt og som sådan et af det ældste fagblade i Danmark, hvis ikke det ældste.

Foreningen for Mekanikere i Cycleindustrien ændrede navn til Københavns Cykelhandlerforening og er stadig en selvstændig forening for Københavnske cykelhandlere selvom der gennem årene har været forslag om sammenslutning med andre brancheforeninger.

Københavns Cykelhandlerforening, der med sin stiftelse i 1899 kan fejre sin 100 års jubilæum i oktober i år, er hermed den ældste cykelbranche forening i Danmark. Med et **TIL Lykke** fra *Cyclehistorisk Tidendes* redaktion ønsker vi fortsat fremgang til gavn for cykelhandlere dermed deres kunder.



Den 1. august 1904, deltog Foreningen af Mekanikere i Cycleindustrien med denne vogn i vognoptøget gennem byen i anledning af fagenes fest.



SET & SKET

Foreningerne DCMV , CYKEL VETERANERNE , samt CYCLEHISTORISK KJØRESELSKAB har i samarbejde deltaget i forskellige udstillinger og arrangementer i året løb, bl.a. ved Damptromleklubbens arrangement i Græsted ,Bilveteranstævnet på Gavnø Slot, Veteranbil-og traktorarrangementet på Bredekærgård i Tåstrup, samt et par ture ved Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk.

Da redaktionen beklageligvis ikke modtager detaljer om de forskellige klubbers arrangement direkte, men kun på anden hånd kan vi desværre ikke oplyse nærmere om disse arrangementer. Direkte oplysninger fra klubberne kunne være af betydning både i læsernes og klubbernes interesse for at forøge interessen for deres aktiviteter.

NYT DANSK CYKEL & KNALLERT MUSEUM ?

Vi har faet oplyst, at foreningen Dansk Cykelmuseum Venner, der i 12 år har arbejdet på at skabe et cykelmuseum nu oplyser, at man åbner et nyt museum i Glumsø d. 7 maj, næste år.

Sammen med Dansk Veterankallert Klub er man gået i samarbejde med at skabe et to-hjulsmuseum. Man har mange fremtidige planer bl. a. at gøre museet "levende" og ikke kun en udstilling af effekter.

Jeg har fulgt Dansk Cykelmuseums Venners formands ihærdige og utrættelige arbejde gennem alle disse 12 år , og jeg respekterer formanden alene for dette arbejde.

Det har været "lige ved" mange gange, om det så er lykkedes denne gang, vil tiden vise. Af egen erfaring og ved besøg på talrige cykelmuseer gennem årene i mange lande med stadig kontakt hertil ved jeg, hvad etablering af et cykelmuseum skaber af problemer, dertil kommer den daglige drift, istandgørelse af effekter og naturligvis økonomi for at det hele skal løber rundt. Det er sandelig ikke et "One man show" uden assistance, tilskud udefra samt et stort PR arbejde og erfaring, er et cykelmuseum dømt til nedlæggelse efter kortere eller længere tid.

Man må sige, det er modigt af DCMVs formand allerede nu at meddele, at et cykelmuseum åbner i Glumsø den 7. maj næste år, hvor mange andre hel- og halvprivate museer i Danmark er nedlagt de sidste år. Om et cykelmuseum i Glumsø på Sjælland er det rigtige, når man ved at DANMARKS CYKELMUSEUM ligger i Ålestrup, vil tiden vise, men hvor om alting er, får DCMV et blivende opbevaringssted til deres samling, og det fortjener den.. Cyclehistorisk Tidende vil holde sine læsere underrettet om museumsplanerne, desværre stadig meddelt på anden hånd, for DCMV har endnu ikke ønsket direkte kontakt, hvad der ellers kunne være af betydning, hvis cykelmuseet bliver en realitet., idet Cyclehistorisk Tidende har abonnenter overalt i Danmark og enkelte steder i udlandet og findes på biblioteker landet over.

Set på baggrund af de mange tidligere forsøg på at etablere endnu et cykelmuseum i Danmark, er det nok lidt for tidligt at ønske foreningen TIL LYKKE, men Cyclehistorisk Tidende vil naturligvis følge sagen med stor interesse.

Redaktøren

Cykelmuseer i udlandet.

De cykelmuseer i udlandet, der har overlevet nedgang i interessen og dermed besøgstallet, har tiltrukket publikum med andre aktiviteter og udstillinger. Således har vi bl.a. set gamle brandbiler, hestevogne, malerier og kunst udstillet sammen med cyklerne.

I England har vi set et museum, der foruden 60 helt forskellige trævelocipeder fra 1860'erne udstiller en samling af kuriositeter hjembragt fra ejerens rejser i de flere østen. Et andet cykelmuseum er indrettet i en restaurant, hvor besøgende, der måske ikke kender til cykelhistorie, kan indtage et måltid og samtidigt se de mange cykeldekorationer, glasskabe med cykelkuriositeter samt cykler som restaurationen er dekoreret med. Udover et veltillavet måltid kunne man købe genoptryk af gamle cykelplakater samt postkort.

I Belgien har vi set et cykelmuseum, der foruden veterancykler havde udstillet nuværende og tidligere berømte væddeløbscyklisters trofæer, præmier, medaljer, fotos, deres huer og trøjer m.v. og ikke mindst flere af de cykler, de have kørt på i berømte cykelløb.

(I Danmark er bevaret Thorvald Ellegaard's cykel. Han var den danske verdensberømte væddeløbscyklist som i årene 1901 - 1913 vandt 21 sejre, bl.a. europamester 3 gange, recorder som aldrig er slået siden.)

I Holland findes et kombineret ølbryggeri og cykelmuseum, hvor man kan se de mest mærkværdige cykeltyper som historien har frembragt.

Man besøger først cykelmuseet og derefter ølbryggeriet, hvis der var omvendt ville man ikke kunne se ret meget af cyklerne, for der udleveres naturligvis smagsprøver i store ølkrus. Bryggeriet har 5-6 forskellige ølsorter, alle er temmelig stærke og fantastisk

velsmagende. Museet er virkelig en oplevelse i begge forbindelser. (Adressen er Steedje Bierbrouwerij & Fietmuseum, Ettelgem. Holland. Hvis man skulle komme forbi.

Måske en idé at tage op for det måske kommende danske museum.



HOGE BI-ER

Moutig hoppig,
smaak vloeit iets zurig
uit.
6° volume.
BRUIN



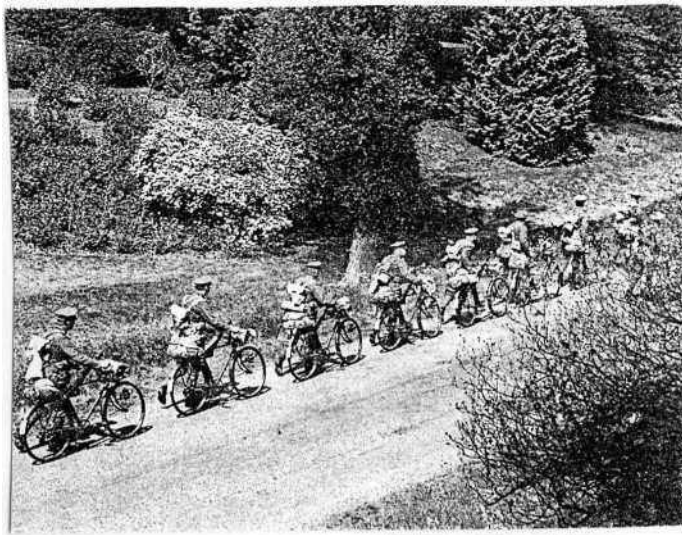
GRAND BI-ERE DE BLONDINE

Kruidig hoppig,
smaak citrus.
7° volume.
BLOND

The Veteran-Cycle Club i England afholdt i maj deres årlige arrangement. Der var 26 cykler fra før 1900, 24 fra 1900-1914, 10 fra 1914-1920 og 8 deltagere på kopier af veterancykler.

Udover de 68 deltagere på spændende historiske cykler, deltog *Association for*

Military Remembrance almindelig kendt som *The Khaki Chums* (Khaki Tosserne) en klub, hvis medlemmer samler på militære effekter. 10 af disse medlemmer alle klædt i uniformer fra 1st. Verdenskrig, med udstyr og våben mv. kørte på originale militær cykler også fra 1st. verdenskrig.



Et sjældent syn "10 soldater fra 1st. verdenskrig" med cykler



En sjælden Lallement velocipede og en Coventry Bicycle.

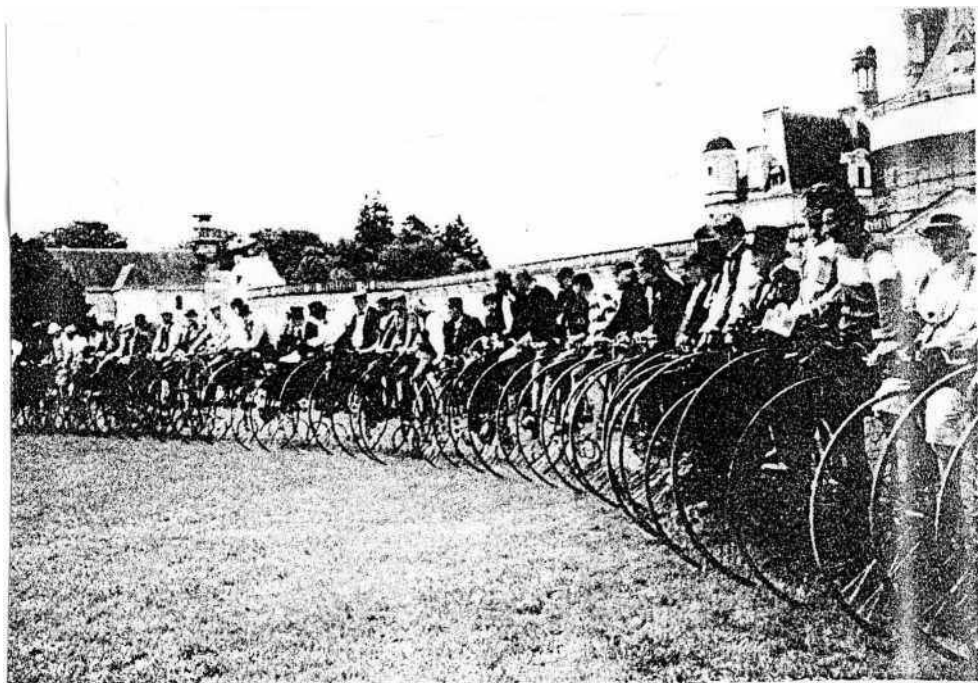
INTERNATIONAL VETERAN CYCLE ASSOCIATION

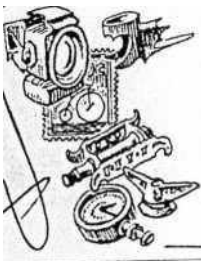
Afholdt det årlige Veteran Rally i St. Victor i Frankrig i dagene 13-16 maj. Flere hundrede veterancyklister fra 15 nationer deltog i forskellige arrangementer og konkurrencer. Næste års Rally vil blive afholdt i Maryland, USA, år. 2001 afholdes det i Brno Czechoslovakiet, år 2002 Roselare Belgien, i 2003 i Australien, her vil samtidigt blive afholdt den internationale cykelhistoriske kongress.

(Hvis der blandt Cyclehistorisk Tidendes læsere er interesse for international cykelhistorie samt evt. deltagelse internationale arrangementer med eller uden egen veterancykel kan man henvende sig til Cyclehistorisk Tidendes redaktør., som repræsenterer I.V.C.A. i Danmark)



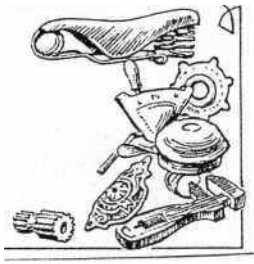
Blandt de flere hundrede deltagere i årets Rally var der over 35 på høje Bicycler.





Køb, salg, bytte, efterlysninger

(gratis annoncer) _



Viste postkort, desværre ikke vist i farver
byttes evt. sælges.



Early Bicycle, sjælden engelsk bog nu
udsolgt. Cyklens historie kortfattet 37
illustrationer, 33 sider, sælges. 50 kr.

Mange dele til restaurering af karbid- og
olie cykellygter, glas, pakninger, ljedre,
brændere m.v.

Henv. Cyclehistorisk Tidendes redaktion
telf. 45 87 xx xx.

GALAXE FOLDECYKEL

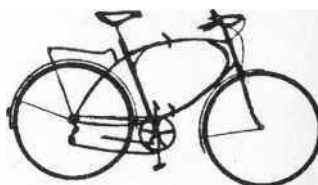
Eneste cykel i alm. størrelse, der kan klappes sammen til halv størrelse og let medtages og anbringes overalt. Cyklen er idéel til bilens bagagerum. Velegnet til at medtages på rejser i tog, fly, eller i campingvogn. Håndbygget med torpedo 3 gear. (moderne udgave af BSA "Amhem" cyklen)

Aldrig kørt kun brugt til demonstration.

SÆLGES Kr. 3500 - eller nærmeste bud.

Kan evt. bringes i Kbhvn. området.

Cyclehistorisk Tidendes Redaktion telf. 45 87 23 32.



Fremstilling af historiske cykler, som kopier, (replicas) er de seneste år blevet accepteret af cykelhistorikere og veterancykelsamlere selv i forbindelse med veterancykelarrangementer, hvis de fremstår som egentlige kopier.

GALAXE- og PEDERSEN CYKLEN er ikke kopier. Det historiske design, der er benyttet til stellet, skyldes udelukkende, at dette har flere fordele fremfor det almindelige kendte cykelstel. Tillige er brugt komponenter, som helt opfylder den moderne cykels krav.

Pedersen & Sølling

Hovdigevej 4
8400 Ebeltøft
DENMARK
tel: +45-86346190
fax: +45-86346191



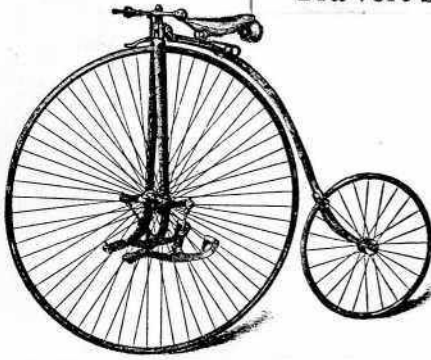
post@pedersenbicycle.dk

WWW.pedersenbicycle.dk



Blandinger

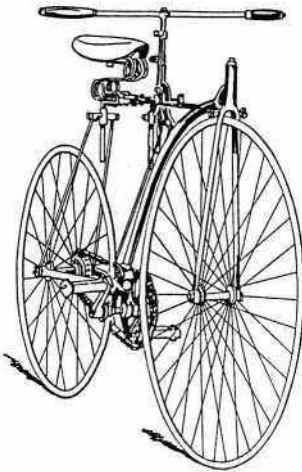
Fra vort billedarkiv



FACILE 1885



STAR 1883



ROVER 1885



TANDEM TRICYCLE 1890



i 1892 en Række glimrende Sejre
 Danmarks-Record,
62 Mil i 23 Timer og 50 Minutter.

CYCLEHISTORISK TIDENDE indhold.

Fra Redaktionen.....	2
Cyklister i trafikken i 1890'erne.....	4
Københavns Cykelhandlerforening fylder 100 år set & Sket.....	8
Nyt Dansk Cykel & Knallert Museum?	
Cykelmuseer i udlandet.	
The Veteran. Cycle Club, England	
Int. Veteran Cycle Association, Rally øb / Salg /	
Efterlysninger	17
landinger	19

8 Næste nummer af
 12 Cyclehistorisk Tidende
 udkommemedio december

Artikler, indlæg, køb, salg o.s.v.
 modtages indtil 15. nov